SENINEL

ZBOR DE INSTRUIRE ROMÂNO-FRANCEZ

pagina 3

În perioada 29 septembrie – 6 octombrie a.c., Baza Aeriană Timişoara a fost pentru prima oară gazda unui exerciţiu de instruire în comun a piloţilor români din Escadrila 931 Aviaţie Vânătoare-Bombardament şi, respectiv, francezi din Escadrila 1/3 0 "Alsace". S-au executat misiuni de zbor în echipaje şi formaţii mixte, conform procedurilor şi standardelor NATO, de tipul interceptare şi însoţire, sprijin aerian apropiat, trageri şi bombardamente simulate, individual şi în celulă.

SPERANŢE, REALISM, CERTITUDINI — pagina 2

"LONE KITE 2003"

65 DE ANI ÎN FRONTUL DATORIEI ŞI ONOAREI — pagina 4

SALTUL CĂPITANILOR — pagina 8

ÎMPLINIRILE FAMILIEI TUDOXE — pagina 6

pagina 7 — UN MARE INVENTATOR

"SAREX 2003"

La sfârşitul lunii septembrie a.c., Baza Aeriană Szentkiralyszabadja, din Ungaria, a fost gazda exerciţiului aerian de căutare-salvare "SAREX 2003".

Mijloacele implicate, în cele cinci zile, cât a durat exerciţiul, au constat în şapte elicoptere, echipate în varianta MEDEVAC, din România, Ungaria şi Slovacia.

Exerciţiul a avut drept scop antrenarea şi perfecţionarea ţărilor participante în realizarea interoperabilităţii în aer şi în cadrul executării unor operaţiuni, limitate, la sol pentru sprijinul unor misiuni de evacuare aeromedicală (MEDEVAC) şi căutare-salvare (SAR).

Din punct de vedere conceptual, exerciţiul a fost de tip real, implicând forţe şi mijloace planificate pentru desfăşurarea activităţii de zbor pe timp de zi.

Principalele misiuni executate în cadrul exerciţiului au fost de tipul căutare-salvare, evacuare aeromedicală şi simularea unei evacuări aeromedicale în cazul producerii unei catastrofe aeriene cu număr mare de victime. În cadrul misiunilor s-au executat atât zboruri individuale, cât şi în comun ale elicopterelor din cele trei ţări participante, care au fost evaluate de o echipă de arbitri.

Coordonarea şi sprijinul misiunilor aeriene s-au efectuat de către Centrul de Comandă-Control a Operaţiunilor SAR al Forţelor Aeriene ale Ungariei.

Comandorul Adrian Marinescu, şeful delegaţiei române, a precizat că "participarea la acest exerciţiu a reprezentat un real moment al testării gradului de operativitate şi profesionalism pentru cei direct implicaţi. Aspectele derulării şi etapele de execuţie au demonstrat un realism autentic al configuraţiei de adaptare, al aeronavelor şi echipajelor, la specificul şi complexitatea misiunilor".

Pentru cei ce au participat la "SAREX 2003", reprezentând Statul Major al Forţelor Aeriene ale României, activitatea a contribuit, cu precădere, la antrenarea personalului navigant, tehnic şi de stat major, în condiţiile noilor abordări ce se manifestă în cadrul NATO, în domeniul misiunilor de căutare-salvare. **(C.P.)**

Publicaţie editată de
Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr. 15 (67) • OCTOMBRIE – 2003

La Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă" a început un nou an universitar

SPERANŢE, REALISM, CERTITUDINI

"Anul de învăţământ 2003-2004 începe în atmosfera deosebită generată de actul istoric care certifică împlinirea unui obiectiv major al întregii societăţi româneşti, cu contribuţia esenţială a instituţiei militare, şi anume, dobândirea de către România a statutului de membru al celei mai puternice alianţe militare din istoria omenirii." *(Din Mesajul ministrului apărării naţionale adresat cu ocazia deschiderii anului de învăţământ 2003-2004).*

La Braşov, a avut loc, într-un cadru tineresc şi entuziast, deschiderea noului an universitar la Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă".

La eveniment au participat **generalul de brigadă Marinel Nicolae**, directorul Statului Major al Forţelor Aeriene, reprezentant al ministrului apărării naţionale la acest ceremonial, **comandorul Tudorel Ene,** din partea Inspectoratului Ministerului Apărării, personalităţi ale administraţiei locale, reprezentanţi ai conducerilor universităţilor braşovene, cadre militare în rezervă, invitaţi şi rude ale studenţilor, reprezentanţi ai mass media.

Comandantul Academiei Forţelor Aeriene, **generalul-maior Constantin Zaharia,** a precizat că în noul an se va accentua orientarea activităţilor către cerinţele aderării la NATO, prin includerea în planurile de pregătire a unor ore privind cunoaşterea procedurilor şi standardelor Alianţei Nord-Atlantice. Totodată, se are în vedere pregătirea profesorilor şi instructorilor prin participarea la activităţi comune, cu caracter naţional, dar şi internaţional, precum şi trimiterea la cursuri a cadrelor didactice pe probleme specifice.

Generalul de brigadă Marinel Nicolae a felicitat atât studenţii, exprimându-şi convingerea că aceştia reprezintă viitorul Forţelor Aeriene, cât şi cadrele didactice, a căror menire este cizelarea acestor caractere. Au fost subliniate încă o dată auspiciile noului context politico-militar sub care debutează anul universitar, generat de stadiul avansat al reformei Armatei României, ce include, firesc, şi reforma învăţământului militar, argumente solide în favoarea ratificării Protocolului de aderare la Alianţa Nord-Atlantică.

Festivitatea s-a încheiat pe fondul sonor al Imnului Academiei şi în ritmul sacadat al pasului de defilare.

Despre principalele demersuri realizate în vederea păşirii cu dreptul în noul an universitar, ne-a informat **colonelul doctor inginer Stelian Pânzaru, şeful secţiei învăţământ**. Am aflat astfel că au fost actualizate atât documentele de organizare, planificare şi evidenţă prevăzute în actele normative în vigoare, cât şi cele ce privesc pregătirea logistico-didactică. Elementele bazei materiale ale Academiei – sălile de clasă, laboratoarele, spaţiile de cazare – sunt gata şi ele sunt mai bogate, mai moderne, mai funcţionale.

Anterior s-au desfăşurat convocarea de pregătire a comandanţilor de subunităţi şi convocarea de pregătire metodică şi ştiinţifică a cadrelor didactice. Au fost puse în discuţie teme de activităţi metodice, au avut loc instructaje, s-au realizat dezbateri şi au fost făcute informări în urma cărora s-au tras concluziile în ceea ce priveşte anul anterior şi s-au luat măsuri pentru noul an. De asemenea, programul cadrelor didactice a cuprins, în afara convocării pe catedre, şi o vizită de documentare la Centrul Operaţional Aerian Principal, Brigada 1 Rachete Sol-Aer şi Baza de Elicoptere Titu.

În ceea ce priveşte programa de învăţământ, aceasta cuprinde două elemente de noutate. Primul constă în introducerea de credite în procesul evaluării studenţilor, scopul acestora fiind asigurarea compatibilităţii între învăţământul militar şi cel civil, pe de o parte, între învăţământul militar românesc şi învăţământul militar din cadrul statelor membre NATO, pe de altă parte. Trebuie specificat faptul că aceste credite nu sunt transferabile de la un an de învăţământ la altul.

Al doilea element de noutate constă în introducerea unei perioade de două săptămâni, destinată cunoaşterii procedurilor şi a standardelor NATO, precum şi realizării unei informări a studenţilor în privinţa realităţilor existente în unităţile din teritoriu. Acest lucru va avea ca efect direct creşterea programului săptămânal de la 30 la 40 de ore, durată în care vor fi incluse şi cursurile facultative ce se desfăşurau până acum după-amiaza.

Botezul cursurilor universitare. Câteva impresii, "la cald", imediat după primirea botezului ca student militar la Academia Forţelor Aeriene „Henri Coandă", am cules de la "boboci". Un pluton al armei artilerie şi rachete sol-aer, încheiat de patru fete care "se încăpăţânează" să demonstreze că şi ele pot mânui arma la fel de bine ca băieţii, se află la buchisirea primelor noţiuni de militărie. Studenta **Violeta Duloiu**, cea care a reuşit prima la admitere cu media 9,48 , mărturiseşte că pregătirea militară cere un efort fizic suplimentar din partea fetelor, dar că ea şi colegele ei sunt hotărâte să demonstreze tuturor că pot fi şi bune luptătoare.

Aceeaşi stare de spirit domină şi plutonul aspiranţilor la cucerirea cerului. Pasiunea pentru zbor este unica raţiune a prezenţei lor în Academie. Şi pentru a mă convinge că este aşa, studentul **Victor Ciobanu**, din Republica Moldova, îmi spune că, după ce a absolvit Şcoala de Maiştri de Aviaţie, s-a întors în România pentru a deveni pilot. La rândul lor, fetele susţin că nu ar da combinezonul de zbor pe nici o rochie din lume! Căpitanul Mihăiţă Pătru, comandantul subunităţii, ţine să precizeze că toţi studenţii săi sunt caractere alese, vârfuri ale generaţiei lor, fapt confirmat la admitere, unde este convins că au reuşit cei mai buni dintre cei buni.

Locotenent MIRCEA BARAC

La Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene

LEGĂMÂNT DE CREDINŢĂ AL ELEVILOR ANULUI I

Sâmbătă, 27 septembrie 2003, într-o atmosferă sărbătorească, specifică evenimentelor ostăşeşti tradiţionale, în Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene, a avut loc festivitatea depunerii Jurământului Militar de către elevii de anul I. Moment solemn, unic, reverberant în viaţa fiecărui militar.

La acest impresionant ceremonial au fost de faţă primarul oraşului Mediaş, Teodor Plopeanu, consilieri municipali, alte oficialităţi locale.

Din partea conducerii Forţelor Aeriene a participat generalul de brigadă Marinel Nicolae, directorul Statului Major al Forţelor Aeriene.

Încă de la primele ore ale dimineţii, la punctul de control al şcolii, părinţii, fraţii, prietenii şi prietenele tinerilor elevi, veniţi din toate colţurile ţării, trăiau cu frenezie emoţiile revederii cu fiii şi fiicele, cu fraţii şi iubiţii lor, principalii protagonişti ai zilei în care urmau să facă prima lor declaraţie de maturitate.

Festivitatea a început cu raportul militar şi introducerea Drapelului de Luptă în formaţie. Apoi, comandantul şcolii, **comandorul Marian Milea**, a rostit o scurtă alocuţiune: "Legământ de-o viaţă cu Ţara, Jurământul Militar reprezintă angajarea sacră, conştientă şi responsabilă a tinerilor aflaţi sub Drapel de a participa, cu toată fiinţa şi conştiinţa lor, la îndeplinirea misiunii fundamentale de apărare a independenţei, suveranităţii şi integrităţii teritoriale a României. Jurământul pe care îl veţi depune astăzi are profunde semnificaţii istorice, juridice, morale, civice şi patriotice. El nu este un gest oarecare şi nu este legământ pentru o zi, o lună, sau pentru o perioadă anume de timp; el trebuie să dăinuie în inima şi conştiinţa voastră pe toată durata vieţii, ca o punte vie între contingente şi generaţii".

Într-o vibrantă simţire patriotică, s-a dat citire textului Jurământului Militar... Din piepturile "bobocilor" s-a ridicat spre cer unul din cânturile cele mai frumoase şi mai impresionante ale existenţei lor, moment binecuvântat de soborul de preoţi invitaţi la festivitate...

Legământul de credinţă a fost pecetluit cu alocuţiunea elevului **Chiş Bogdan**, care a ţinut să-i asigure pe toţi cei prezenţi că: "Nu vă vom dezamăgi în nici un fel, vrem să învăţăm în continuare, să acumulăm cât mai multe cunoştinţe, pentru a ne putea aduce şi noi contribuţia la dezvoltarea Forţelor Aeriene, pe care le vom sluji cu fidelitate şi onoare până la sfârşitul vieţii".

În încheierea festivităţii, generalul de brigadă Marinel Nicolae i-a felicitat pe elevii proaspăt intraţi în rândul Armatei, în rândul Forţelor Aeriene, şi şi-a exprimat convingerea că "depunerea Jurământului Militar va contribui la instaurarea în microgrupurile, în colectivele dumneavoastră, a unei stări normale de ordine şi disciplină, că în şcoală va exista o atmosferă sănătoasă, o concurenţă permanentă şi loială care să permită manifestarea deplină, în limitele normativelor militare, a personalităţii fiecăruia dintre dumneavoastră. Jurământul pe care l-aţi depus astăzi devine lege pentru fiecare dintre voi şi el trebuie respectat în orice situaţie. Fie ca înaltele semnificaţii ale legământului depus astăzi să aibă un profund şi puternic ecou în inimile şi conştiinţele voastre şi să devină crezul vostru nobil, izvorât din dragostea faţă de patrie şi popor".

După defilarea formaţiilor constituite, având în faţă Drapelul de Luptă, a urmat Ziua Porţilor Deschise. Astfel, cei prezenţi au putut vizita şcoala, baza ei materială bogată şi modernă – peste 40 de laboratoare de specialitate, biblioteci cu un fond de carte de peste 30.000 de volume, sală de sport multifuncţională, bază de sport în aer liber, muzeu, club şi, bineînţeles, pavilioane şi săli de clasă care asigură condiţii optime pentru ca activitatea de învăţământ să se desfăşoare la un nivel ridicat.

După masa festivă, elevii au plecat în prima lor învoire, lăsând să se aştearnă liniştea peste această frumoasă şcoală de pe malul Târnavei.

Locotenent-comandor
DAN HAGEANU
– ofiţer cu relaţiile publice –

"LONE KITE 2003"

Exerciţiu de instruire în comun a piloţilor români şi englezi

Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu este gazda primului exerciţiu de instruire în comun pentru piloţi români şi englezi. Delegaţia engleză este însoţită de **locotenent-comandorul Keith Marshall, adjunctul ataşatului aprării** al Marii Britanii la Bucureşti, şi este formată din 140 de militari şi civili, opt aeronave HARRIER, o aeronavă VC-10 şi două aeronave de transport C-130 Hercules. Delegaţia Statului Major al Forţelor Aeriene ale României este condusă de **comandorul Adrian Marinescu** şi este formată din 127 militari, opt avioane MiG-21 LanceR, un elicopter IAR-330 echipat în varianta MEDEVAC şi un avion AN-26.

Pe durata exerciţiului se execută misiuni de interceptare şi însoţire, sprijin aerian apropiat, trageri şi bombardament individual şi în celulă, zbor în formaţie, respectându-se procedurile şi standardele NATO. De asemenea, în scopul dezvoltării schimbului de experienţă, piloţii români şi englezi execută misiuni de zbor în echipaje şi formaţii mixte, iar personalul de deservire român asistă la procesul de refacere a capacităţii de luptă a aeronavelor britanice şi prezintă, la rândul său, personalului de deservire britanic, modul de control şi refacere a capacităţii de luptă a aeronavelor române.

Comandorul Adrian Marinescu, conducătorul delegaţiei române, ne-a precizat că "desfăşurarea exerciţiului <<LONE KITE 2003>> va reprezenta şi un test pentru determinarea gradului de operaţionalizare a părţii române şi compatibilitatea cu structurile similare ale oaspeţilor. Diversitatea şi complexitatea misiunilor, modul de abordare a fiecărei etape din cadrul exerciţiului, iată doar o parte din elementele ce ne vor releva, în mod real, gradul de pregătire al personalului navigant şi tehnic român". **(C.P.)**

ACTIVITATEA SINDICALĂ – PREZENT ŞI PERSPECTIVE

Şedinţa Comitetului sindicatului salariaţilor civili din Statul Major al Forţelor Aeriene s-a constituit într-o nouă şi elocventă expresie a principiilor democratice care stau la baza acestei organizaţii, a grijii pe care organele de conducere o poartă membrilor de sindicat şi a relevat, totodată, sprijinul consacrat desfăşurării unei activităţi benefice de către comandanţii de la diverse eşaloane.

Preşedintele Comitetului, **Constantin Stoian,** a reiterat atenţia de care se bucură în rezolvarea problemelor ce privesc viaţa şi activitatea sindicaliştilor, a celorlalţi salariaţi civili, din partea conducerii Statului Major al Forţelor Aeriene.

Liderul sindicaliştilor a prezentat un raport de activitate a Comitetului, precum şi informări referitoare la structura organizatorică, modul de aplicare a prevederilor Hotărârii Guvernului României privind criteriile metodologice de încadrare a locurilor de muncă în condiţii deosebite pentru personalul civil, aspecte ce decurg din restructurarea unităţilor militare şi, în acest sens, drepturile personalului civil ce va fi disponibilizat, şi, nu în ultimul rând, situaţia asigurării biletelor de odihnă şi tratament.

S-a apreciat că există posibilităţi de întărire a grupelor prin primirea de noi membri, ca şi de înfiinţare a noi grupe în unităţi şi instituţii, în acest scop fiind invitaţi salariaţi din garnizoane unde formarea unor asemenea grupe a fost tergiversată. Au fost nominalizate unităţile în care nu s-a manifestat interes pentru cuprinderea în organizaţie atât din partea comandanţilor, cât, mai ales, a salariaţilor civili.

Nu în puţine locuri, şi nu o dată, salariaţii civili pun înainte de toate, uneori chiar exclusiv, numai problema dobândirii de drepturi, de avantaje faţă de ceilalţi.

Prezentând concluziile rezultate din şedinţa Comisiei de Dialog Social de la Ministerul Apărării Naţionale, preşedintele Comitetului a făcut cunoscute, în acelaşi timp, demersurile întreprinse la Ministerul Muncii şi Solidarităţii Sociale, la Ministerul de Finanţe, la alte ministere şi direcţii centrale pentru lărgirea drepturilor ce s-ar cuveni salariaţilor, cum ar fi, de pildă, acordarea bonurilor de masă, realocarea unor sporuri şi indemnizaţii, o repartizare mai echitabilă, în judeţe, a biletelor de odihnă şi tratament.

Participanţii la discuţii au adus în atenţie neconcordanţele existente între prevederile unor legi şi actele normative care le reglementează activitatea, inechităţi în retribuirea pentru munci prestate în aceleaşi condiţii grele cu alte categorii de personal, precum şi aspecte ale activităţii ce trebuie desfăşurată în vederea întăririi grupelor sindicale.

A fost reales Biroul Operativ şi adoptat Statutul Sindicatului.

PETRE BÂNĂ

ZBOR DE INSTRUIRE ROMÂNO-FRANCEZ

În perioada 29 septembrie – 6 octombrie a.c., Baza Aeriană Timişoara a fost pentru prima oară gazda unui exerciţiu de instruire în comun a piloţilor români din Escadrila 931 Aviaţie Vânătoare-Bombardament şi, respectiv, francezi din Escadrila 1/30 "Alsace". S-au executat misiuni de zbor în echipaje şi formaţii mixte, conform procedurilor şi standardelor NATO, de tipul interceptare şi însoţire, sprijin aerian apropiat, trageri şi bombardamente simulate, individual şi în celulă.

O zi special`

Meleagurile bănăţene erau mângâiate de razele unui soare tomnatic. În fapt, întreaga săptămână, cât a durat exerciţiul, condiţiile meteo au fost favorabile zborului, acesta fiind, într-un fel, prinosul adus de natură eforturilor continue depuse de personalul navigant şi tehnic, atât român, cât şi francez.

În aer se simţea efervescenţa unei zile cu caracter special. Personalul tehnic efectua ultimele verificări la cele trei aeronave Mirage F1 şi şase MiG-21 LanceR, ce urmau să decoleze. Asistenţa, formată din câteva zeci de persoane, reprezentând presa civilă şi militară, personalul Centrului Cultural Francez din Timişoara şi familiile acestora, aştepta nerăbdătoare evoluţiile măiestrelor păsări de foc. Zgomotul aproape infernal nu părea să deranjeze pe cineva din asistenţă. Între timp, personalul tehnic francez a anunţat că a descoperit o defecţiune la unul din avioanele Mirage F1 şi nu poate executa misiunea. Rapid şi fără nici o ezitare s-a luat decizia ca un MiG-21 LanceR să ia locul Mirage-ului F1 în formaţia de zbor.

Momentul mult aşteptat sosise: verificările tehnice se încheiaseră, avioanele se îndreptau către pista de decolare! Opt avioane, grupate în trei formaţii de zbor, se pregăteau să despice cerul spre înalturi. Prima formaţie de zbor, mixtă, în care un MiG-21 LanceR ocupa, onorant, poziţia de şef de formaţie, a decolat.

Un avion MiG-21 LanceR în misiune de recunoaştere a raionului

La scurt timp, a fost urmată în baletul celest de celelalte formaţii de zbor.

Locotenent-colonelul Jean Pierre Fontaine, ataşatul militar al apărării pe lângă ambasada Franţei din Bucureşti, urmărea cu atenţie desfăşurarea activităţii, concentrându-se, firesc, pe evoluţia piloţilor ce reprezentau pentru asistenţă, în acel moment, Forţele Aeriene Franceze.

În timpul scurs până la prima trecere la verticală a formaţiilor de zbor, diplomatul militar ne-a mărturisit că "desfăşurarea acestui exerciţiu de instruire în zbor s-a dovedit extrem de utilă. Capabilităţile Forţelor Aeriene ale României sunt foarte bune, astfel încât ne-au fost asigurate toate condiţiile pentru a ne atinge obiectivele propuse. Deşi perioada alocată desfăşurării exerciţiului a fost scurtă, s-au efectuat zboruri intense, fapt ce a solicitat din plin experienţa şi priceperea personalului aeronavigant".

Un murmur în asistenţă a fost semnalul ce a anunţat prima trecere la verticală a formaţiilor de zbor. Aliniate perfect, cele opt aeronave au străbătut maiestuos şi rapid cerul senin, lăsând în urmă o asistenţă ce regreta că are la dispoziţie doar câteva clipe pentru a le urmări evoluţia.

Comandorul Chirilă Paneş, comandantul detaşamentului român, volubil şi amabil, ca întotdeauna, oferea explicaţii de specialitate presei. Într-o scurtă pauză, ne-a precizat că "pregătirile pentru desfăşurarea acestui exerciţiu au început încă din vară. S-au executat zboruri în echipaje şi formaţii mixte, fapt ce a contribuit la creşterea experienţei, atât pentru partea română, cât şi pentru cea franceză. Toate misiunile au fost efectuate conform standardelor şi procedurilor NATO. Demn de menţionat este şi faptul că a fost folosit personal navigant şi tehnic doar din Baza Aeriană Timişoara".

Spre deliciul celor prezenţi, formaţiile de zbor au trecut de mai multe ori la verticală. Salutul piloţilor români şi francezi, prin înclinarea aripilor avioanelor, a stârnit un ropot de aplauze din partea asistenţei. Chiar dacă, probabil, piloţii nu au sesizat acest lucru, erau conştienţi, cu siguranţă, de admiraţia pe care o stârneau în rândul "pământenilor".

Echipaj de zbor francez întors din misiune

Maiorul Frederic May, comandantul detaşamentului francez, era la sol alături de echipajul tehnic. Oferise, fiindcă aşa considerase firesc, onoarea de a zbura, în acea zi specială, piloţilor mai tineri. La acest exerciţiu a venit din proprie voinţă, nu fiind numit. A mai participat în România, în anul 1998, la un exerciţiu de acelaşi tip, organizat în Baza Aeriană Feteşti. Atunci a zburat, în echipaj mixt, avionul MiG-21 LanceR. A fost o experienţă unică. Anul acesta, mai bine spus la exerciţiul de la Timişoara, a zburat doar în formaţie mixtă, lăsând, astfel, piloţii mai tineri să zboare în echipaj mixt avionul MiG-21 LanceR. Are o experienţă de zbor foarte bogată: a executat misiuni de război în Bosnia, Irak, Ciad, de tipul sprijin aerian apropiat şi recunoaştere. A efectuat 2.400 ore de zbor pe avioane de tipul Alpha Jet, Jaguar, Mirage F1. Cu ocazia acestui exerciţiu şi-a reîntâlnit doi prieteni mai vechi, piloţi români: căpitanii Laurenţiu Chiriţă şi Robert Zomoniţă, celui din urmă fiindu-i şi instructor în stagiul pe care l-a efectuat în Franţa. "A fost o onoare să particip la acest exerciţiu ca şef al detaşamentului francez – ne-a mărturisit maiorul Frederic May – şi să execut misiuni împreună cu piloţii români. Consider, după derularea acestui exerciţiu, că piloţii români au capabilitatea de a executa o diversitate foarte mare de misiuni, conform procedurilor şi standardelor NATO".

Mirage F-1 – contemporan cu MiG-ul 21

În ultima trecere la verticală primele avioane care au rupt formaţia au fost Mirage-urile, fiind urmate de MiG-urile din cea de-a treia formaţie. A fost o ultimă demonstraţie de măiestrie a piloţilor francezi şi români, pentru o asistenţă ce se îndrepta cu paşi repezi spre expoziţia statică.

"C'est legendaire!"

O dată aterizate, cele două Mirage F1 au completat expoziţia statică deja formată din MiG-21 LanceR, MiG-23 şi IAR-330 Puma. Asistenţa roia în jurul aeronavelor, admirând în primul rând… piloţii, ce coborau maiestuos, zâmbitori din carlingi.

Comandorul Octavian Niţulescu a zburat în echipaj mixt, pe Mirage F1 cu căpitanul Cedric Ballet. Încă influenţat de noua experienţă, ne-a mărturisit că "zborul cu Mirage F1 a fost foarte interesant. Avionul are o manevrabilitate deosebită şi răspunde foarte bine la comenzi. De fapt, întreaga săptămână a fost interesantă, întrucât derularea acestui exerciţiu a fost o provocare atât pentru mine, cât şi pentru colegii mei. Am putut constata, cu satisfacţie că, respectând şi aplicând standardele NATO de instruire, am putut executa în comun cu piloţii francezi toate misiunile stabilite".

Căpitanul Cedric Ballet, instructor de zbor, a fost foarte plăcut impresionat de modul în care comandorul Niţulescu a pilotat avionul: "deşi se afla pentru prima oară la bordul Mirage-ului F1, a executat o serie de manevre cu o uşurinţă demnă de invidiat". Căpitanul Cedric Balllet a avut ocazia să zboare, la rândul său, în echipaj mixt, avionul MiG-21 LanceR. Ce impresii a avut după efectuarea zborului? "C'est legendaire!" Acelaşi lucru l-au declarat toţi piloţii francezi ce au zburat MiG-ul 21 LanceR!

Căpitanul Jean Pierre Lassale, instructor de zbor, a fost primul dintre piloţii francezi care a efectuat un zbor, în echipaj mixt, cu MiG-ul 21 LanceR: "am trăit o experienţă deosebită. Am executat o misiune de rutină ce a constat în recunoaşterea raionului, dar cel mai important este faptul că am putut zbura avionul împotriva căruia m-am instruit timp de 20 de ani!"

Sublocotenentul Castagnet Felip, pilot în escadrila 1/30 "Alsace", a fost cel mai tânăr membru din personalul aeronavigant francez. "Norocul mi-a surâs de două ori în acest exerciţiu – ne-a mărturisit Zipo (**n.r**. indicativul de zbor al sublocotenentului Castagnet Felip), – întrucât am fost singurul pilot francez care a zburat de două ori, în echipaj mixt, avionul MiG-21 LanceR. Am executat misiuni de recunoaştere a raionului şi de simulare a executării tragerilor în poligon. A fost perfect din toate punctele de vedere! " Deşi este doar de cinci ani pilot activ, Zipo a executat numeroase misiuni în Ciad şi Iordania, însumând 650 ore de zbor pe avioane de tipul Epsilon, Tucano, Alpha Jet, Mirage F1.

Locotenentul Cătălin Hulea a fost cel mai tânăr pilot român care a zburat în echipaj mixt avionul Mirage F1: "am executat câteva viraje în forţaj, tonouri în urcare şi coborâre, cu dublă întoarcere, lansare cu viteză mare urmată de decelerare puternică. Avionul a răspuns foarte bine la comenzi, dovedindu-se extrem de manevrier. Parcă zburam cu aeroplanul! A fost prima mea participare la un exerciţiu de instruire în zbor internaţional, iar experienţa pe care am acumulat-o în aceste zile a fost extraordinară!"

Deşi perioada alocată exerciţiului a fost relativ scurtă, personalul aeronavigant, atât român, cât şi cel francez, a exploatat-o la maxim. Schimburile de experienţă pentru piloţi şi echipajele tehnice au avut o amploare şi eficienţă deosebite.

O dată cu încheierea acestui exerciţiu, personalul aeronavigant român a parcurs o nouă şi importantă etapă în instruirea bazată pe standardele şi procedurile NATO.

Căpitan CRISTIAN PREDA
Foto: locotenent-comandor MARCEL ILIESE

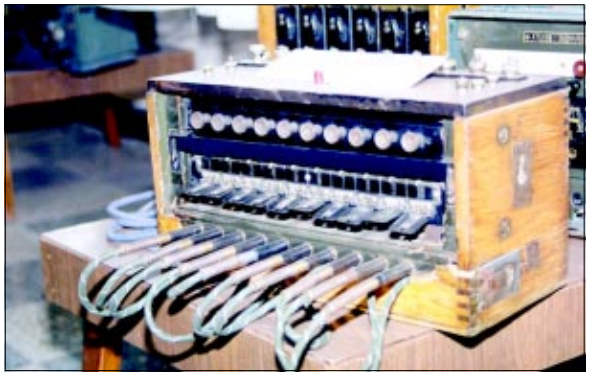
Regimentul de transmisiuni al Forţelor Aeriene

65 DE ANI ÎN FRONTUL DATORIEI ŞI ONOAREI

Sărbătoare de suflet la Regimentul de transmisiuni al Forţelor Aeriene: vineri, 3 octombrie 2003, s-au împlinit 65 de ani de la înfiinţarea acestei importante entităţi militare din structura categoriei noastre de forţe armate. 65 de ani în frontul datoriei şi onoarei. 65 de ani de împliniri, deveniri şi glorioase tradiţii. Zi de revederi emoţionante între camarazi din generaţii diferite, zi de aduceri aminte, zi de bilanţ, zi de îndrăznеţe prospecţiuni de viitor. Despre trecutul, prezentul şi viitorul regimentului ne-au vorbit pe larg comandantul de azi al unităţii, colonelul Nicolae Marinică, şi şeful statului major, locotenent-colonelul Vasile Dorobăţ. Şi iată ce am reţinut pentru dumneavoastră, stimaţi cititori:

TRECUT – CU NIMB DE ISTORIE ŞI EROISM

■ La 3 octombrie 1938, prin Înaltul Decret Regal nr. 3578, ia fiinţă Regimentul de Transmisiuni Aero, dislocat în cazarma "Marelui Voievod Mihai de la Alba Iulia", de la Cotroceni–Bucureşti. ■ La 1 aprilie 1939, regimentul primeşte primul contingent de recruţi, care depun jurământul militar la data de 2 aprilie acelaşi an, când, în Marea Sală a Tronului, regele Carol al II-lea "ţintuieşte" primul Drapel al regimentului, care va fi înmânat întâiului său comandant, locotenent-colonelul Gheorghe Teodorescu, la 10 mai 1939. ■ În data de 8 august 1939, regimentul primeşte întâia promoţie de subofiţeri, cu gradul de sublocotenent, absolvenţi de şcoală militară de specialitate. ■ La 22 iunie 1941, o dată cu intrarea României în cel de-al doilea război mondial, regimentul pune în funcţiune centre de transmisiuni în Moldova şi Basarabia, care vor asigura legăturile telefonice, telegrafice şi prin radio ale Corpului 1 Aerian Român pe timpul ostilităţilor militare. ■ La 20 iulie 1942, de Ziua Aviaţiei, la Curtea de Argeş, regele Mihai al României decorează Drapelul de luptă al regimentului cu Medalia Aeronautică cu spade – clasa a 3-a, pentru modul cum a acţionat în campania din Est. ■ La 1 noiembrie 1942, potrivit Decretului Lege nr. 2503, Regimentul Geniu Aeronautic se desprinde de Regimentul Transmisiuni Aero şi de Regimentul Geniu Aero, Drapelul de luptă rămânând la Regimentul de Transmisiuni Aero (comandant: maiorul Doroftei Ghermănescu). ■ După ofensiva de la Stalingrad, subunităţile de transmisiuni ale regimentului se retrag o dată cu Corpul 1 Aerian Român, urmând ca în aprilie 1943 să fie trimise din nou pe front, la nord de Marea de Azov. ■ Contraofensiva sovietică face ca subunităţile regimentului să se retragă în totalitate în ţară, la Tecuci, unde instalează un centru de transmisiuni pentru deservirea Aviaţiei. ■ După 23 august 1944, regimentul primeşte misiunea de a apăra zona de reşedinţă, precum şi alte puncte sensibile din preajma Capitalei – podurile de pe Argeş, din comunele Ferdinand şi Darasti. ■ Începând cu 7 octombrie 1944, regimentul va însoţi Corpul Aerian Român în campania din Vest, instalând succesiv centre de transmisiuni la Sibiu, Câmpia Turzii, Someşeni–Cluj, Satu Mare şi Turkene (Ungaria). ■ După 7 februarie 1945, regimentul deserveşte Corpul Aerian Român, cu punctul de comandă la Miskoltz, transmisioniştii realizând legăturile fir şi radio între Corpul Aerian Român şi Statul Major al Aerului, pe două axe. Subunităţi ale regimentului îndeplinesc misiuni atât în Ungaria, cât şi în Cehoslovacia, iar după 9 mai 1945 asigură legăturile trupelor române pentru reîntoarcerea în ţară. ■ După încheierea războiului, regimentul a trecut la o nouă organizare, primind denumirea de Regimentul 1 Aero Transmisiuni (comandant: maior Constantin Săvescu), iar din 10 iunie 1949, Regimentul 6 Deva Transmisiuni (comandant: locotenent-colonelul Constantin Rădulescu), pentru ca din 7 mai 1951 să se numească Regimentul 161 Aero Transmisiuni şi să primească un nou Drapel de luptă. ■ După 1952, regimentul trece la executarea serviciului de luptă (operativ), concomitent cu activităţile de instrucţie, şi participă la exerciţii şi aplicaţii, precum şi la concursuri de specialitate ("Olimpiada Transmisioniştilor"). ■ La 10 ianuarie 1959, potrivit Ordinului nr. C.L. 002 transmis de Marele Stat Major Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului (CAAT), unitatea primeşte denumirea de Regimentul 85 Transmisiuni (comandant: Constantin Sacagiu). ■ La 20 octombrie 1969, Drapelul de luptă al regimentului este decorat cu Ordinul "Steaua RSR" – clasa a 3-a cu panglică (comandant: locotenent-colonelul Eduard Tiron), pentru rezultate foarte bune în îndeplinirea misiunilor de asigurare a legăturilor de transmisiuni ale CAAT. ■ La 25 iulie 1984, are loc redislocarea regimentului şi reorganizarea dispozitivului de luptă în conformitate cu nevoile încredinţate (comandant: locotenent-colonelul Toader Lungu). ■ Pe timpul evenimentelor din decembrie 1989, regimentul a asigurat legăturile fir, radio şi radioreleu ale CAAT şi şi-a apărat dispozitivele proprii. Au căzut eroic la datorie: **sublocotenentul (post-mortem) Marin Asan, sublocotenentul (postmortem) Marius Haban, sublocotenentul (post-mortem) Gheorghe Heleţeanu, sublocotenentul (postmortem) Gheorghe Ireţeanu şi sublocotenentul (postmortem) Kiroly Mihai.** ■ Regimentul a fost reorganizat la 1 mai 1995, iar la 1 decembrie 1995, în baza Decretului Prezidenţial nr. 246, a primit un nou Drapel de luptă (comandant: colonel Dumitru Leca).



Centrală telefonică de 10 numere, devenită... istorie

Moderna staţie de radio pentru legături sol-aer "HARRIS"

PREZENT – SUB SEMNUL EXIGENŢELOR NATO

■ De la 1 iunie a.c., regimentul funcţionează după un nou stat de organizare şi funcţionare – unul modern, suplu, eficient, întru totul compatibil cu standardele şi exigenţele NATO – şi are ca misiune principală asigurarea legăturilor de transmisiuni la eşaloanele Statul Major al Forţelor Aeriene, Comandamentul Operaţional Aerian Principal şi Comandamentul Operaţional Aerian de Rezervă. ■ S-a rezolvat problema profesionalizării, în sensul că toţi ofiţerii, maiştrii militari, subofiţerii, salariaţii civili şi militarii angajaţi pe bază de contract – care îndeplinesc funcţii de specialitate corespunzătoare armei transmisiuni – sunt clasificaţi atât în specialitatea transmisiilor terestre, cât şi aeronautice. ■ Toate încadrările s-au făcut în deplin consens cu criteriile şi normele statuate de Ghidul carierei militare. În noua structură sunt prevăzute şi funcţiile de preot, jurist şi psiholog, unele din acestea fiind deja încadrate. ■ Sub raport profesional, ofiţerii regimentului sunt, în proporţie de 100 la sută, specialişti clasa 1 (radio, radioreleu, telefonie-telegrafie); maiştrii militari şi subofiţerii – 80 la sută clasa 1 şi clasa a 2-a, 20 la sută clasa a 3-a; salariaţii civili – 100 la sută clasa 1; militarii angajaţi pe bază de contract sunt clasificaţi în proporţie de 100 la sută. Doi ofiţeri au absolvit cursurile de specialitate pe linie de transmisiuni în Italia şi Olanda, obţinând rezultate foarte bune. Unitatea a participat la mai multe exerciţii şi aplicaţii NATO/PfP ("COOPERATIVE KEY-2000", "CORNERSTONE – 2003" etc.) şi a asigurat legăturile necesare în cadrul mitingurilor aeriene internaţionale din 2000 şi 2001. ■ Regimentul îşi îndeplineşte ireproşabil misiunile, obţinând, de fiecare dată, calificativul "FOARTE BINE" la inspecţii şi controale, precum şi la exerciţiile de mobilizare. Oamenii cu care unitatea se mândreşte: **maiorul ing. Dorinel Sandu, şeful logisticii; maiorul Nicolae Ţâştea, comandant de batalion; maiorul Renato Dragomir, şef compartiment operaţii şi instrucţie; maiorul Nicolae Dincă, şef de stat major de batalion; locotenentul Valentin Neculai, operator pe aparatura STAR; sublocotenentul Florin Popescu – comandant de pluton; maiştrii-militari Lucian Creţu şi Constantin Crâşmari, şefi de autospeciale; sergenţii-majori Marian Ifrim, Flavius Flămânzeanu şi Aurel Berciu, şefi de autospeciale; preotul militar Iulian Iliescu; salariaţii civili Gheorghe Bărbulescu (specialist la atelierul de mentenanţă), Carmen Roşu (telefonistă), Florentin Iepure (electromecanic); caporalii militari angajaţi pe bază de contract Simion Moldovan, Marian Vlad şi Cristian Velicu (operatori).** ■ Sub aspectul dotării cu tehnică de transmisiuni, regimentul păstrează în disponibilitate mijloacele radio şi radioreleu care au resursa de funcţionare epuizată, în paralel cu introducerea, pe scară largă, a staţiilor radio din gama undelor scurte şi ultrascurte "PANTHER" şi "HARRIS", cu salt în frecvenţă şi posibilităţi de secretizare a informaţiei, compatibile NATO. ■ S-au înlocuit mijloacele de legătură depăşite moral şi s-a trecut de la comunicaţiile analogice la cele digitale. ■ În domeniul comunicaţiilor telefonice şi de transmitere de date, se pune accent pe implementarea în cât mai multe unităţi a centrelor STAR, prin această reţea asigurându-se canale de date cu capacităţi între 9,6 şi 128 kbs pentru sistemele ASOC, INTRANET, SIMIN, FDEx, STASA, VCSS, monitorizarea staţiilor radio pentru Poliţia Aeriană, înlocuirea circuitelor de voce. ■ Regimentul asigură cu succes, prin mijloacele din dotare, funcţia de suport în cadrul Programului ASOC, utilizând canale de comunicaţii digitale şi tehnică fibro-optică. Unitatea gestionează 2 centre de management regional şi mai multe centre locale în cadrul Programului STAR. ■ S-a trecut hotărât la utilizarea calculatoarelor şi informatizării la nivelul punctelor de comandă. S-au făcut importante achiziţii de echipamente active de reţea WAN şi LAN, pentru realizarea reţelei INTRANET pe suport STAR, şi s-a pus în funcţiune Sistemul Pilot ASOC-final. S-au dezvoltat conectarea la INTERNET, diseminarea imaginii radar şi transmiterea datelor de zbor. ■ Comunicaţiile radio beneficiază în prezent de achiziţii de staţii radio digitale în reţeaua strategică sol-sol şi în reţelele sol-aer, ceea ce face posibilă realizarea acoperirii radio naţionale pentru dirijarea aeronavelor în misiunile de poliţie aeriană.

Centru STAR – în variantă mobilă

Aşadar, Regimentul de Transmisiuni al Forţelor Aeriene este, la cei 65 de ani ai săi, o unitate prin excelenţă tehnică, dotată cu mijloace de legături moderne şi performante, la standardele şi exigenţele NATO. Iar oamenii regimentului sunt îndeobşte tineri, excelenţi profesionişti, capabili să îndeplinească, în orice condiţii, misiunile primite, motivaţi şi dispuşi, în orice moment, la autodepăşire sub toate aspectele.

Felicit`ri tuturor, iar regimentului – un c`lduros "LA MUL}I ANI"!

Pagină realizată de colonel (r) NICOLAE RADU

Dicţionar NATO

Mi-26 HALO

Misiuni: transport, recunoaştere, evacuare.
Utilizatori: Germania.

Armamentul:
Nu este înzestrat cu armament.

Diametrul elicei: 32 m;
Lungimea: 40 m;
Înălţimea: 11,6 m;
Greutatea: 28,2 t;
Motoarele: 2 x 1.636 kW.

MULTIROL

Raza de acţiune (km): 500
0 250 500 750 1000 1250
Plafonul (km): 7
0 2 4 6 8 10
Viteza maximă (km/h): 295
175 200 225 250 275 300
Încărcătura maximă (t): 20
0 1 2 3 4 20

NH-90

Misiuni: transport, sprijin aerian, evacuare.
Utilizatori: Franţa, Germania, Italia, Olanda.

Armamentul:
– rachete aer-aer;
– rachete aer-sol;
– rachete antisubmarin.

Raza de acţiune (km): 550
0 250 500 750 1000 1250
Plafonul (km): 6
0 2 4 6 8 10
Viteza maximă (km/h): 298
175 200 225 250 275 300
Încărcătura maximă (t): 4,6
0 1 2 3 4 5

MULTIROL

Diametrul elicei: 16,3 m;
Lungimea: 19,56 m;
Înălţimea: 5,44 m;
Greutatea: 6,4 t;
Motoarele: 2 x 1253 kW.

Diametrul elicei: 15,6 m;
Lungimea: 18,7 m;
Înălţimea: 4,92 m;
Greutatea: 4,3 t;
Motoarele: 2 x 1.400 kW.

MULTIROL

Raza de acţiune (km): 618
0 250 500 750 1000 1250
Plafonul (km): 6
0 2 4 6 8 10
Viteza maximă (km/h): 278
175 200 225 250 275 300
Încărcătura maximă (t): 4,5
0 1 2 3 4 5

Armamentul:
– Tun: 2 x 20 mm;
– Rachete: Exocet.

Misiuni: transport, recunoaştere.
Utilizatori: Franţa, Germania, Grecia, Spania, Turcia.

AS-532 COUGAR

Raza de acţiune (km): 570
0 250 500 750 1000 1250
Plafonul (km): 6
0 2 4 6 8 10
Viteza maximă (km/h): 250
175 200 225 250 275 300
Încărcătura maximă (t): 4,8
0 1 2 3 4 5

MULTIROL

Diametrul elicei: 21,25 m;
Lungimea: 25,33 m;
Înălţimea: 5,55 m;
Greutatea: 7,3 t;
Motoarele: 2 x 1.250 kW.

Armamentul:
– Mitralieră: 12,7 mm;
– Rachete: S-5, Skorpion (Swatter).

Misiuni: transport, recunoaştere.
Utilizatori: Cehia, Germania, Polonia, Turcia, Ungaria.

Mi-8 HIP

Pagină realizată de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

Blocnotes sentimental

ÎMPLINIRILE FAMILIEI TUDOXE

Răspund la numele TUDOXE şi lucrează la Comandamentul Operaţional Aerian Principal. Iniţial, nu prea au vrut să ne spună prea multe despre ei. Poate şi unde nu-s aşa vorbăreţi (cu o excepţie, de care vă veţi da seama pe parcursul articolului), dar şi din modestie. La care s-ar putea adăuga şi rezerva că văzând atâtea câte au de spus, cineva ar fi tentat să-i considere lipsiţi de modestie. Dar noi ne-am interesat despre ei şi de la alţi colegi, de la care am aflat numai lucruri bune. De pildă, că, atât la locul de muncă, în turele operative, cât şi în blocul unde locuiesc, sunt oameni de toată isprava: harnici, pricepuţi, serioşi, cu o comportare aleasă.

Cel al cărui nume îl poartă familia, Dumitru, este maistru militar clasa 1 şi a absolvit Şcoala militară de maiştri militari de geniu şi construcţii de la Cernica, specialitatea instalaţii. Dar ştie să facă mai de toate. Deşi nu ne-a spus-o, din surse colaterale, cu care cinci ani consecutiv Dumitru Tudoxe a lucrat în aceeaşi tură, am consemnat un fapt inedit. Este maestru în menţinerea parametrilor corespunzători la centrala de frig, un compartiment care, la fel ca şi celelalte, funcţionează ca o piesă de mare importanţă în marele angrenaj care zi şi noapte, neîntrerupt, funcţionează în dispozitiv. De 23 de ani lucrează în acelaşi loc de muncă, iar de 18 ani şi jumătate, i s-a alăturat în unitate şi soţia, doamna Florica. În viaţă, şi-au spus unul altuia **DA** mai demult. Se cunosc de când erau copii. Au fost colegi de şcoală în comuna Frăteşti, judeţul Giurgiu. S-au căsătorit când el era încă elev de şcoală militară, în 1979. Gravidă fiind, în 1981, Florica Tudoxe a venit în Bucureşti. Şi, după o perioadă scurtă de câţiva ani de muncă la Metrou, în 1985 s-a hotărât să-l urmeze şi la unitate. Dragoste mare. Înfiripată, poate, chiar în acei ani ai copilăriei la şcoala elementară, când ea era o fetiţă cu codiţe şi fundiţe, iar el un puşti cu ochii mereu iscoditori, gata să pătrundă încă de atunci în sufletul omului.

După o pregătire în unitate, a devenit planşetistă, pe 18 martie 1985. Şi, de la început, a fost repartizată în sectorul cel mai greu. Ani în şir a durat confruntarea cu situaţiile ivite pe tronsonul de vest al spaţiului aerian. A avut însă norocul să "crească" sub îndrumarea uneia dintre cele mai severe specialiste, doamna Suzana Ambrozie. Plângea şi scria. Fiindcă i se părea că nu o să facă faţă cu succes "bombardamentului" de "ţinte" ce invadau ecranele staţiilor de radiolocaţie. Harul "profesoarei" a găsit însă mediu prielnic în ambiţia tinerei planşetiste de a depăşi stările de moment pentru a deveni ea însăşi o reputată specialistă. Şi atunci, ca şi acum, nu ştie cum să-i mulţumească acelei doamne atât de inimoase, de atentă cu ea, în pofida unei severităţi care pe altele le inhiba.

Şi a venit momentul greu al acelei ierni '89, al revoluţiei, când toţi radiolocatoriştii s-au confruntat cu invazia de ţinte ce împânziseră, chipurile, cerul patriei, menită să deruteze întregul sistem al apărării antiaeriene. Apoi, războiul din Iugoslavia, când, în cea mai mare parte a turelor, 24 de ore din 24 erau cu ochii pe avioanele ce traversau spaţiul aerian al ţării, neslăbindu-le o clipă din atenţie. Şi, nu demult, războiul din Irak, când cu brio s-au pus în slujba asigurării securităţii aeriene a avioanelor militare americane dislocate pe aerodromul Mihail

Kogălniceanu. Din nou, "un sincer mulţumesc", doamnei Ambrozie!

Iată că niciodată elevul nu-şi uită profesorul care l-a învăţat bine cum să-şi facă meseria.

În 1982, a venit pe lume Dana. Soţii Tudoxe îşi amintesc că nu o dată, când era mică, iar ei erau nevoiţi să lucreze în aceeaşi tură, o luau cu ei la serviciu. În alte situaţii, când aveau loc exerciţii de alarmare, şi erau destule, o lăsau, de la 6 ani, singură în casă şi plecau în cea mai mare grabă la comandament, fără a-i părăsi vreo clipă gândul că oricând se putea întâmpla ceva neplăcut. Când se înapoiau, cu cea mai mare viteză, o găseau în faţa blocului, plângând.

La unitate, când mergea cu părinţii, fetiţa desena pe asfalt fel de fel de imagini din lumea ei, a copilăriei. Persoanelor mai vârstnice, care azi o au colegă, tot acolo, la Comandamentul Operaţional Aerian Principal, ca operator spaţiu aerian, asemenea mamei, aproape nu le vine să creadă că subofiţerul aflat alături de ele este fetiţa din urmă cu 15–16 ani care "toaleta" aleile comandamentului.

Dana este de câteva luni sergent, în urma absolvirii cursului, şi este deja apreciată pentru modul în care îşi face datoria. Dornică să se specializeze în profesia mamei, s-a înscris la şcoală, nu a ţinut cont că este studentă în anul III la Academia de Ştiinţe Economice şi ar putea, ca mai toţi tinerii de vârsta ei, să-şi dedice majoritatea timpului studiului nenumăratelor materii ce li se predau în sediul din Piaţa Romană. Unii profesori o înţeleg şi o absolvă de obligaţia de a fi prezentă la cursuri, alţii nu. Dar ea trece, cu sprijinul moral dat de buna înţelegere din casă, peste toate.

Rare sunt zilele săptămânii când Tudocşii se află laolaltă. Îşi predau, din mers, turele. Nici revelioanele nu le-au făcut mereu împreună. Când tura unuia dintre ei cade în noaptea dintre ani, se felicită prin telefon. Performanţa este asigurată mereu acolo, la serviciu. Unde este cea de-a doua familie a fiecăruia dintre ei.

Comandor (r) PETRE BÂNĂ

Pro memoria

Lucrări ştiinţifice privind aeronautica românească publicate în primul deceniu al secolului al XX-lea

Cea mai veche lucrare din ţara noastră şi, se pare, din lume, care atestă construirea unui aparat de zbor (rachetă), o reprezintă **Coligatul de la Sibiu** (cunoscut sub denumirea Pars Archivi Civitas Cibernensis – Varia II – 374). Originalul se află în patrimoniul Muzeului Naţional de Istorie a României şi cuprinde, în principal, scrierile lui Conrad Haas, comandantul Arsenalului Militar din Sibiu. Cele trei capitole ale manuscrisului sunt, de fapt, trei lucrări autonome care au fost reunite deliberat. Avem de-a face, în fond, cu o carte despre realizarea rachetelor, Conrad Haas fiind considerat în prezent părintele rachetei cu mai multe trepte. Prima parte a **Coligatului de la Sibiu este Cartea focurilor de artificii**, care prezintă diferite tipuri de pulberi folosite ca mijloc de propulsie. Partea a doua tratează modul de lansare a "rachetelor de foc". În anul 1529, inventatorul a construit o "săgeată (rachetă) de foc" cu mai multe trepte, căreia, în anul 1535, i-a ataşat aripioare în forma literei "delta", care-i asigurau o stabilitate mai bună în zbor. În anul 1536, el a construit "săgeţi de foc" cu motoare montate în trepte sau în baterii (grupate), introducând pentru prima dată în terminologie cuvintele "aruncător de rachete" ("rakhettenslock") şi "rachete – săgeţi de foc" ("feuer und rakhettenspfeye"). Toate realizările cuprinse în manuscrisul "Varia II – 374" îi asigură lui Conrad Haas o prioritate mondială, el fiind cel mai vechi constructor al unui precursor al rachetei compuse (cu mai multe trepte), pe al cărei act de naştere, din anul 1529, apare numele cetăţii Sibiului. Ca o particularitate, din manuscris şi din cele 31 de scrisori personale aflate în Arhivele Naţionale ale judeţului Sibiu reiese şi faptul că inventatorul Conrad Haas a participat la luptele duse împotriva turcilor în anul 1542, în preajma Vienei, şi la acţiunile militare de lângă Bratislava.

Interesat de pulberile apte pentru a fi folosite în scopuri pirotehnice, Conrad Haas s-a oprit asupra unor reţete (de pulberi) realizate de Hans-Johann Walach (Ioan Românul), proprietarul unei manufacturi de praf de puşcă. De la acesta preia două reţete de preparare a combustibilului solid pentru realizarea propulsiei rachetelor. Trecând din nou prin Sibiu, între anii 1552 – 1556, Conrad Haas cumpără alte cinci reţete de pulberi.

La începutul secolului al XX-lea, preocuparea pentru facilitarea decolării şi aterizării pe distanţe foarte mici a fost abordată de cercetătorii români, în timp ce în apusul Europei această preocupare era inexistentă, ca, de altfel, şi problema zborului cu decolare şi aterizare pe verticală.

Locotenentul Radu Rosetti, care va urca treptele ierarhiei militare până la gradul de general, istoric erudit, s-a preocupat de zborul vertical şi, în anul 1908, a elaborat studiul intitulat **"Memoriu asupra stadiului actual al navigaţiunii aeriene şi organizarea trupelor aerostaţiere în armatele străine"**, pe care l-a publicat în Revista "România militară". În subcapitolul *Vase (aparate de zbor) mai grele decât aerul*, autorul precizează că "aceste aparate întrebuinţează ca putere susţinătoare presiunea aerului pe suprafeţele în mişcare", iar în ceea ce priveşte elicopterele, "acestea întrebuinţează elicea atât pentru sustentaţie, cât şi pentru propulsiune".

Inginerul Nicolae Slăniceanu a elaborat, în 1909, un studiu despre elicoptere, subliniind pericolul pe care-l reprezintă zborul vertical. Între anii 1908 şi 1912, un număr de opt cercetători români s-au preocupat de zborul vertical, iar trei dintre ei au experimentat aparatele lor cu mult succes şi în condiţii reale. Dintre aceştia amintim pe I. N. Vasiliu, Grigore Brişcu şi Dumitru (Tache) Brumărescu. De remarcat faptul că primele cercetări în domeniul teoretic, dar şi practic, al zborului vertical au fost întreprinse de Rodrig Goliescu, încă din anul 1907. Numai astfel se explică studiul său intitulat *Legile dinamismului diferitelor mediuri aeriene*, publicat la Bucureşti, în "Revista automobilă", în anul 1909. Începând prin încercări teoretice în problema zborului mecanic, ideile lui Rodrig Goliescu au evoluat către soluţionări concrete, el proiectând un aparat de zbor de o concepţie complet nouă, pe care l-a denumit "Avioplan".

Realizat ca model zburător, aparatul se caracteriza printr-un fuzelaj tubular, având diametrul mult mai mare decât cele aplicate la aparatele de zbor din timpul său, şi deschis la ambele extremităţi. Elicea avea diametrul egal cu diametrul fuzelajului – soluţie care trebuia să conducă la creşterea tracţiunii elicei, la diminuarea rezistenţei pasive şi la sporirea stabilităţii în zbor a aparatului. Rodrig Goliescu a plecat în Franţa şi a brevetat "Avioplanul", construind "Avioplan nr. 2", cu care a efectuat primele zboruri în primăvara anului 1912. Aparatul a fost adus în ţară şi adăpostit în hangarele Complexului aeronautic de la Chitila. Din nefericire, o furtună puternică a distrus hangarul în care era "Avioplanul nr. 2", el deteriorându-se grav, iar inventatorul n-a mai avut bani să-l refacă. Conceptual, aparatul "Avioplan nr. 2" nu mai avea fuzelaj tubular, ci unul semicircular, din extremităţile sale laterale pornind aripile unui sistem monoplan cu o curbură deosebit de pronunţată la intrados şi cu un profil mult mai gros decât aripile folosite în acea vreme.

Contribuţiile lui Rodrig Goliescu şi Tache Brumărescu la rezolvarea zborului vertical şi pe distanţe scurte au o mare însemnătate. Faptul că, la datele respective, nu apar soluţii similare sau cel puţin apropiate în alte ţări confirmă originalitatea ideilor, motivaţiilor şi rezolvărilor tehnice ale acestor inventatori români.

Un aport important la studiul teoretic al aerodinamicii l-a avut şi profesorul Ştefan Hepites, fizician de renume mondial. În lucrarea sa, *Ultimele progrese ale navigaţiunii aeriene*, publicată în anul 1910, autorul demonstra că schimbările care se produc în atmosferă, schimbări care nu sunt uniforme nici la suprafaţa pământului, nici la limita extremă a atmosferei, puteau fi studiate cu ajutorul baloanelor şi dirijabilelor. Autorul abordează şi problema aparatelor de zbor mai grele decât aerul – "aviaţiunea". Cercetătorul român pune în discuţie probleme de viitor, precum zborul în condiţii meteorologice dificile ("atmosferă agitată") şi utilizarea baloanelor dirijabile ca aparate de transport comercial. În ansamblu, lucrarea amintită este considerată ca una din cele mai bune din lume la vremea respectivă.

Preocupări în domeniul aeronauticii a manifestat şi G. V. Ghiţescu, care, încă din anul 1880, prin conţinutul conferinţelor sale despre baloanele dirijabile, a atras interesul multor cercetători din ţară şi din străinătate. Apreciată a rămas lucrarea sa *Les Ballons dirijables et les plus lourds que l'air*, tradusă şi în limba germană. Nu se cunoaşte cu exactitate data când a fost elaborată, dar, după părerea mai multor specialişti de prestigiu, aceasta a apărut înainte de 1900. Autorul prezintă proiectul unui balon dirijabil, care avea multe noutăţi în ceea ce priveşte stabilitatea lui în zbor. G. V. Ghiţescu atrage atenţia asupra faptului că învelişul textil al aparatului de zbor, care nu este de cea mai bună calitate, poate pune în pericol viaţa celor aflaţi la bordul său, întrucât hidrogenul este un gaz exploziv.

Sub titlul *Câteva cunoştinţe meteorologice şi agronomice*, G. V. Ghiţescu abordează unele probleme de fizică, chimie şi agronomie. Inventatorul dă interpretări juste manifestărilor specifice privind regimul meteorologic al provinciilor româneşti şi trage concluzii de un real interes în privinţa posibilităţilor de intervenţie aeriană în vederea modificării unor anumite situaţii naturale. El abordează ideea declanşării ploii prin explozii pirotehnice în straturile superioare de nori. Gheorghe Varlam Ghiţescu a prezentat Academiei de Ştiinţe din Paris studiul cu tema: *Legile dinamismului diferitelor medii aeriene*, publicat ulterior în revista *"La France automobile et aérienne"* din 15 mai 1909. În anul 1913, la Bucureşti, G. V. Ghiţescu publică lucrarea *La philosophie et mecanique nouvelles*, reunind în paginile sale întreaga contribuţie ştiinţifică ce abordează mecanica din punct de vedere filozofic.

Colonelul C. A. Tănăsescu a fost primul ofiţer superior român care a studiat problemele privind locomoţia aeriană. În lucrarea *Navigaţia aeriană*, el a elaborat definiţiile unor termeni întrebuinţaţi în aeronautică, alcătuind pentru prima dată în ţara noastră un text necesar şi util, cu atât mai mult cu cât conţinutul definiţiilor era – raportat la nivelul şi nomenclatura vremii – întru totul corect. Partea a doua a lucrării, intitulată *Tehnica baloanelor*, abordează întrebuinţarea acestora în scopuri militare, autorul militând pentru dotarea aerostaţiei româneşti cu baloane moderne.

Căpitan MARIN SÎLEA
doctorand în istorie

Pro memoria

ORIZONT AVIATIC

Numărul 10 al revistei cu acest nume, ce apare la Arad, are un sumar demn de toată atenţia. Astfel, domnul Cornel Marandiuc, mentorul şi principalul realizator al publicaţiei, a avut lăudabila iniţiativă de a readuce în memoria noastră asul aviaţiei de vânătoare în timpul celei mai mari conflagraţii a secolului trecut, căpitanul erou Alexandru Şerbănescu, prin relatările unuia dintre coechipierii săi, nu mai puţin reputatul pilot de vânătoare, octogenarul de azi, generalul de flotilă aeriană (r) Ion Dobran.

Sunt reproduse câteva din acţiunile de luptă conduse de cel ce avea să intre în istoria aviaţiei noastre de front ca unul din marii performeri ai victoriilor aeriene, alături de ilustrul său camarad, decorat şi el cu cea mai înaltă distincţie militară de război, Constantin Cantacuzino (Bâzu).

În numai trei ani cât a servit în aviaţia militară, în cea mai crâncenă perioadă a ei, Alexandru Şerbănescu, iniţial ofiţer de vânători de munte, a scris pagini de glorie nepieritoare pe altarul slujirii aripilor româneşti. Din păcate, la mormântul lui din Cimitirul Ghencea Militari, pe 18 august, când este comemorat, tot mai puţini vin să-i prezinte un pios omagiu. Anul trecut, de pildă, nu au mai venit nici familia, nici cadre militare, deşi a fost şi rămâne un simbol pentru piloţi. Sufletul acestor momente de reculegere rămâne, la 85 de ani, tot generalul Ion Dobran, care, la crucea eroului, face apelul Grupului 9 Vânătoare. Şi tot mai puţini răspund prezent…

Impresionante sunt şi memoriile de război semnate de un alt veteran al aviaţiei de bombardament, de această dată, Eugen Marinescu, un serial, din câte am înţeles, care continuă seria povestirilor inaugurate în numărul anterior al revistei în care sunt evocate scene de un tragism zguduitor.

Tot într-un serial se constituie şi explicaţiile ştiinţifice pe care cunoscutul aviator instructor şi antrenor emerit Constantin Manolache le dă cu privire la executarea zborului acrobatic, în care şi acum, deşi aflat la o vârstă trecută bine de şapte decenii, domnul Manolache rămâne un as al aşilor.

Comandorul aviator (r) Dan Stoian ne prezintă şi în acest număr episoade inedite ale căror personaje principale sunt piloţi din eroica promoţie 1941.

Dar eroice au fost şi promoţiile de după război. Fără a se afla în bătaia gloanţelor în timpul misiunilor executate, mulţi dintre absolvenţi au căzut la datorie pe frontul reconstruirii unei forţe aeriene puternice, al apariţiei aviaţiei cu reacţie. Locotenent-comandorul (r) Mircea Constantinescu semnează, în acest sens, o emoţionantă însemnare despre promoţia 1953 care şi-a aniversat, nu de mult, jubileul.

PETRE BÂNĂ

Noi, toţi, l-am avut pe Vlaicu!

Am pornit de la celebrele cuvinte ale lui Nicolae Iorga, adăugând cuvântul toţi în urma semnalărilor făcute la şedinţa de la sfârşitul lunii septembrie a filialei Bucureşti a Asociaţiei Române pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii, şedinţă consacrată, cum era şi firesc, comemorării a 90 de ani de la tragica moarte a genialului inventator.

Cu acea ocazie, din informarea prezentată de comandorul (r) Aurel Pruia, secretarul filialei, ca şi din intervenţiile generalului-maior (r) Aurel Niculescu, ale căpitan-comandorului (r) ing. Jean Dăscălescu, ale altor membri, am reţinut o constatare tristă. În afara activităţilor comemorative menţionate în numărul trecut al revistei noastre, precum şi cea desfăşurată la liceul "Spiru Haret", din Bucureşti, de către generalul Niculescu, şi a altora, la Orăştie şi Binţinţi, la care au fost de faţă în special membrii ARPIA, cei mai mulţi foşti militari activi, alte instituţii şi persoane nu s-au obosit să readucă în memoria oamenilor numele şi realizările de excepţie ale celui ce a fost pionier de seamă al aviaţiei române şi mondiale.

Aşa cum remarca, cu mâhnire, comandorul (r) Aurel Pruia, nu au participat la activităţile comemorative de la Cimitirul Militar Bellu şi nici la altele, unde ARPIA şi-a dovedit din plin preţuirea faţă de marele înaintaş, instituţii de profil ale Departamentului Aviaţiei Civile din Ministerul Transporturilor, ale Academiei de Aviaţie, ale Aeroclubului României. Presa scrisă şi audiovizuală aproape că nici n-a consemnat evenimentul, altele fiind subiectele preferate de mass-media noastră, interesată exclusiv de aspectul comercial al activităţii.

Au ajuns oameni, foşti piloţi, veniţi de peste hotare, din Canada şi din SUA, la activitatea comemorativă de la Orăştie, să se întrebe de ce românii nu-l mai preţuiesc pe Vlaicu. Dar parcă numai pe Vlaicu!? Se încearcă cumva ştergerea unui trecut de glorie al aripilor româneşti?

În schimb, în zilele ce au urmat nefericitului accident aviatic de la Câmpia Turzii, în care şi-a pierdut viaţa un foarte valoros pilot militar, mass-media s-a întrecut în a prezenta în culori cât mai sumbre soarta piloţilor şi capabilităţile avioanelor MiG-21 LanceR. "Contină să cadă MiG-urile", relua un general în retragere supratitlul unor emisiuni şi articole de ziar. "Dar nu numai MiG-urile cad – a continuat el mâhnit. Cad şi F-urile, cad avioane în toate armatele". Şi avioane civile, deşi foarte moderne, se prăbuşesc.

Şi Vlaicu a căzut. Pentru o cauză nobilă! Cu preţul vieţii sale a semnat certificatul naşterii aviaţiei române! Şi, Doamne, peste el se încearcă a se aşterne vălul negru al uitării!

UN MARE INVENTATOR

Inginerul IOSIF ŞILIMON s-a născut la Satu Mare în ziua de 22 iulie 1918. Absolvent al Institutului Politehnic din Bucureşti, specialitatea aviaţie, în 1942 s-a angajat la IAR Braşov. La început a lucrat în biroul de studii şi proiectări, după care a fost numit şeful secţiei de producţie, până în anul 1946, când uzina s-a desfiinţat. Între timp, a urmat şcoala de pilotaj la Sânpetru. După desfiinţarea IAR Braşov, a continuat să lucreze într-o secţie de planoare rămasă în incinta întreprinderii.

În activitatea sa de 40 de ani, Iosif Şilimon a proiectat şi construit peste 20 de tipuri de planoare şi motoplanoare, cu unele obţinând recorduri interne şi internaţionale de viteză, pantă sau durată de zbor. Printre tipurile construite în serii mai mari au fost planoarele: IS-B2 şi IS-29D2, 480 de bucăţi, din care 290 au fost exportate, şi motoplanoarele IS-28 M2, 60 de bucăţi, din care 39 – exportate.

Planoarele şi motoplanoarele construite de inginerul Iosif Şilimon la Ghimbav–Braşov au fost brevetate şi exportate în 17 ţări, unele din ele cu tradiţie în construcţii aeronautice, ca: S.U.A., Anglia, Franţa, Germania, Canada, precum şi în Australia, Japonia, China, India etc. În anul 1980, de la Ghimbav–Braşov, trei motoplanoare IS-28M2 şi-au luat zborul cu destinaţia Tocumwal–Australia, parcurgând o distanţă de 22.000 km, în 154 de ore, cu o viteză medie de 143 km/h.

Printre invenţiile sale se numără primul avion metalic IS-24 multifuncţional, construit după război, primul planor metalic şi primul planor din fibră de sticlă. Inginerul Iosif Şilimon, în calitate de director tehnic la ICA–Braşov,şi-a adus contribuţia, în anii 1969–1975, la asimilarea şi fabricarea în ţară, după licenţă franceză, a elicopterelor IAR-316B (Alouette III) şi a elicopterelor IAR-330 (PUMA), destinate nevoilor interne şi pentru export. De asemenea, a contribuit la fabricarea elementelor de comandă pentru avioanele BN2, executate la IAV Bucureşti, după licenţă engleză, avioane destinate exclusiv pentru export.

Inginerul Şilimon are titlul de maestru al sportului şi deţine insigna de aur pentru zborul fără motor şi diploma internaţională "Paul Tissandier".

A fost mulţi ani profesor universitar la Institutul Politehnic din Braşov, perioadă în care a publicat numeroase lucrări tehnico-ştiinţifice, unele din acestea fiind traduse şi în străinătate.

A decedat în anul 1981.

Comandor (r) ing. VALERIAN ŞERBĂNESCU

A.R.P.I.A. Craiova, LA ANIVERSARE

Ne-a sosit la redacţie broşura pe care filiala Craiova a Asociaţiei Române pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii a tipărit-o cu prilejul împlinirii a cinci ani de activitate.

Din cuprins, semnalăm mesajele primite din partea unor personalităţi ale aviaţiei noastre militare, a unor preşedinţi sau membri marcanţi ai filialelor din ţară, precum şi a reprezentanţilor de frunte ai autorităţilor administraţiei locale, articolul omagial semnat de liderul filialei, locotenent-comandorul (r) ing. Marin Iovănel.

Bună ideea realizatorilor broşurii de a face publice structura A.R.P.I.A pe ţară, celelalte filiale din teritoriu. Cititorii pot astfel afla că mai fiinţează filiale A.R.P.I.A. în afara celei sărbătorite şi a filialei din Capitală, în oraşele: Cluj-Napoca, Bacău, Braşov, Buzău, Constanţa, Galaţi, Sibiu şi Timişoara.

În memoriam, sunt încredinţate tiparului numele aviatorilor din Flotila III Bombardament Craiova, care au căzut la datorie, şi a celor dispărute în campania din 1941.

Broşura se încheie cu tabelul membrilor filialei şi cu o ilustraţie adecvată, ce surprinde momente din activitatea acestei filiale. **(P.B.)**

De 10 x femeie!

Este replica pe care un cunoscut fost pilot de linie, comandorul (r) Dumitru Caraman, a dat-o la adresa realizatoarei de televiziune Mihaela Tatu, după ce i-a propus ca la emisiunile ei să invite şi femei pilot, pentru a susţine rubrica "De 3 x femeie", pe care moderatoarea o are la postul **Acasă**. Aici, ca şi la alte posturi de radio şi televiziune, precum şi la diverse publicaţii, unde a încercat să reţină atenţia asupra necesităţii de cuprindere în spaţiul de emisie adecvat ori în cel tipografic a unor personalităţi din domeniul aeronauticii, temerarul pilot a fost fie refuzat, fie amânat ori neluat în seamă. Şi, să nu uităm, el este şi autorul unei cărţi memorabile despre aviaţie.

Intervenţia lui, ca şi a altor membri ARPIA, a avut scopul de a veni în întâmpinarea unor tineri care cunosc mai puţine despre aeronautică, dar şi de a face publice, din surse autorizate, problemele ce le implică acest fascinant domeniu, întrucât s-a constatat că sunt mulţi neaveniţi care abordează de pe poziţii adesea răutăcioase chestiunile de fond ale aviaţiei.

Explicaţia refuzului a fost aceea că, chipurile, au prioritate vedetele! Scos din fire, Dumitru Caraman a replicat: "Eu vă pot prezenta <<n>> vedete, care nu sunt de 3 ori femeie, ci de 10 ori!" Fără comentarii. **(P.B)**

DIALOG CU CITITORII

Maistru militar (r) EUGEN NICOLESCU: Iată tot ceea ce vă interesează în legătură cu impozitarea pensiilor militare. Aceasta se face în baza art. 4 alin. 1, litera e şi art. 44 alin. 1 şi 4 din O.G. nr. 7/2001 privind impozitul pe venit, aprobată, cu modificări şi completări, prin Legea nr. 493/2002. Pensiile mai mici sau egale cu 5.700.000 de lei nu se impozitează. Pentru pensiile ce au o valoare cuprinsă între 5.701.000 şi 7.800.000 de lei se impozitează cu 18 la sută doar suma care depăşeşte 5.701.000 lei. Pensiile mai mari de 7.800.000 de lei se impozitează astfel: la diferenţa de 2.100.000 de lei (dintre 7.800.000 şi 5.700.000 lei) se reţine o sumă fixă de 378.000 de lei; la suma ce depăşeşte diferenţa respectivă (2.101.000 lei), se aplică un impozit de 23 la sută. Dacă se va trece la impozitarea unică, aşa cum a propus Guvernul, vom reveni cu precizările de rigoare. La a doua întrebare răspunsul este negativ. Nici o persoană, indiferent de statut sau situaţie de moment, nu poate beneficia de două sau mai multe ajutoare sociale de la stat în acelaşi timp.

Salariat civil ION CRISTEA: Potrivit Ordinului nr. M112, care modifică unele prevederi din "Normele metodologice privind acordarea unor drepturi băneşti personalului militar şi civil", personalul militar şi civil beneficiază lunar, pentru titlul de clasificare deţinut, de o indemnizaţie de 6–10 la sută din solda lunară, respectiv salariul de bază (10 la sută pentru clasa 1, 8 la sută pentru clasa a 2-a, şi 6 la sută pentru clasa a 3-a). Indemnizaţia se acordă pe toată durata cât personalul îşi menţine titlul de clasificare. Atenţie: persoana care deţine mai multe titluri de specialist de clasă (cazul dumneavoastră) beneficiază de o singură indemnizaţie, respectiv cea corespunzătoare titlului de specialist cu clasarea cea mai mare (clasa 1).

Sergent-major ANGELICA CIOBÂCĂ: Ne pare foarte bine că nu ne-ai uitat, draga noastră Angy. E adevărat că ne-am mutat într-o altă cazarmă, dar am rămas la fel de ospitalieri cum ne ştii. Te aşteptăm cu nerăbdare să ne vizitezi şi să aduci şi "bogata corespondenţă" cu care ne… ameninţi. Paginile revistei noastre îţi stau întotdeauna la dispoziţie, ca şi tuturor colegelor tale care au ceva de spus celorlalţi. Să fie într-un ceas bun!

Căpitan (r) GABRIEL POPA: Vă mulţumim foarte mult pentru aprecierile la adresa calităţii publicaţiei noastre. Am reţinut solicitarea dumneavoastră şi ne vom conforma începând chiar cu primul număr de revistă, pe care vi-l vom expedia pe adresa indicată. Cât priveşte colaborarea cu noi, vă aşteptăm cu dragă inimă. Desigur, mai puţin versuri şi materiale care să depăşească 2 file de manuscris. În schimb, caricaturi, epigrame, informaţii, însemnări, portrete – cât mai multe şi cât mai la obiect. Vă aşteptăm!

DIALOG CU CITITORII

ZÂMBETUL ANDREEI

De pe una din paginile color ale publicației "Bâlgarska Armia", numărul din 8 septembrie 2003, zâmbește cititorilor o fată. Una din persoanele frumoase ale exercițiului "COOPERATIVE KEY", cum notează cel ce a surprins-o în timp ce se afla în biroul de mentenanță de la Plovdiv.

La aplicația încheiată cu puțin timp în urmă, și la care Forțele Aeriene ale României au participat cu 74 de militari, componenta de luptă reprezentând-o 3 avioane de vânătoare-bombardament MiG-21 LanceR, 3 elicoptere de luptă IAR-330 PUMA SOCAT și o aeronavă de transport C-130 Hercules, a fost prezentă și sergentul-major ANDREEA TUDOR. Ea este tânăra din fotografie remarcată, pe bună dreptate, de fotoreporterul bulgar. Romînca a atras atenția nu numai prin calitățile sale fizice, ci și prin modul în care și-a îndeplinit misiunea în cadrul acestui exercițiu multinațional.

Deși de profesie (militară) sergentul-major Andreea Tudor este operator spațiu aerian, ca și sora sa mai mică, Beatrice, subofițer cu gradul de sergent, la exercițiul multinațional a fost trimisă să lucreze la biroul de mentenanță. Acolo a făcut echipă cu doi ofițeri suedezi, un american și un englez, întrucât cunoaște la perfecție limba engleză, pe care a început să o studieze încă din clasa a IV-a, perfecționându-se în liceu, la Spiru Haret, secția limbi străine, și în facultate. Profesoara ei din primii ani a văzut că prinde foarte repede și este interesată, și de atunci a îndrumat-o nemijlocit spre cunoașterea acestei limbi. Toate testele le-a trecut cu punctaj maxim.

Anul trecut, Andreea și-a luat licența în științe economice la Academia "Spiru Haret", Facultatea de Management.

Colonelul bulgar Spassov, care i-a fost șef de compartiment în timpul exercițiului, a evidențiat-o nu o dată pentru promptitudinea și exactitatea cu care a oferit date privind asigurarea de luptă a avioanelor MiG-21 LanceR, a aeronavelor Mirage-2000 și Gripen, dar și pentru zelul dovedit în cele 12 ore de zi lumină cât s-a aflat, neîntrerupt, în activitate.

Ofițerul american, ca și suedezii cu care a colaborat, au rămas uimiți cât de bine cunoaște engleza, cu accent american, însușit pe vremea când a urmat cursurile ASOC, chiar cu un specialist american de la firma Lockheed Martin. Nu-și imaginau că un militar atât de tânăr și fată pe deasupra, din Est, să se descurce cu atâta ușurință într-o limbă... occidentală. De altfel, Andreea mai știe și ceva italiană, spaniolă, japoneză.

Echipele tehnice care asigurau alimentarea cu combustibil a aeronavelor de luptă menționate, precum și cele care se ocupau de reparații și schimbări de piese au avut în persoana sergentului-major Andreea Tudor un sprijin de nădejde, ea acționând cu o operativitate demnă de invidiat.

A fost prima ei misiune peste graniță, Bulgaria fiind prima țară străină în care a pus piciorul. Și una din marile ei izbânzi, la începutul carierei de subofițer.

LA COOPERATIVE KEY 2003

SALTUL CĂPITANILOR

Nu este vorba de un salt cu parașuta, cum s-ar putea înțelege din titlu, ci de o premieră care a avut loc în Bulgaria. Cu elicopterele IAR-330 PUMA SOCAT au acționat echipaje comandate de căpitani și nu de ofițeri superiori, ca în aplicațiile anterioare. Cu o singură excepție: locotenent-comandorul Constantin Grigore. **"Le venise vremea",** cum se exprima comandorul Laurențiu Simionescu, cu un timp în urmă. Afirmația suna și ca un gir pe care conducerea unității îl dădea acestor tineri cu o bună experiență în tehnica pilotajului și a aplicațiilor.

Numirea căpitanilor ca șefi de echipaje, ca și a locotenenților pe celălalt post, de secund, într-un exercițiu multinațional, în care se acționa sub comandă NATO, alături de elicopteriști din alte țări, cu vechi state în aplicații de o asemenea anvergură, a fost un act îndreptățit, necesar și curajos. Așteptat chiar. De ambele părți. Căpitanii Aurelian Badea, Cristian Ciochină, Cristian Ștefănescu erau deja cu stagiu, dar în calitate de secunzi, în misiuni efectuate în Franța sau în Polonia, la Strong Resolve, unde au acționat în misiuni dintre cele mai diverse și riscante, cu condiții meteorologice nemaiîntâlnite până atunci, precum și în alte aplicații din țară și străinătate. La rândul lor, locotenenții vroiau să-și confirme și într-un alt mediu calitățile de zburători, dar și de luptători, formate în puținii ani de când fac parte din Baza Aeriană Titu. Același lucru și-l doreau cu ardoare și căpitanii cu mai puține misiuni efectuate până acum în străinătate.

Și de o parte, și de alta s-a făcut tot posibilul pentru ca răspunsul la încrederea acordată să fie pe măsură. Și s-a reușit. De bun augur a fost deplasarea până în Bulgaria. Zborul și aterizarea la destinație au decurs în siguranță deplină. Condițiile meteorologice, predominate de ceață, ploaie, i-au mai încercat într-o zi, chiar și în zborul spre Sofia, dar rezultatele au fost foarte bune. Erau călîți din timpul intemperiilor cu care s-au confruntat în Franța și în Polonia, îndeosebi.

Dar nu tehnica pilotajului era problema, indiferent de vreme. Doar au clasificări superioare, sunt instructori de zbor de câteva luni, unii chiar noaptea.

Activitatea lor la COOPERATIVE KEY 2003 a vizat, cu preponderență, acțiuni de căutare-salvare în câmpul de luptă a piloților catapultați, misiuni de însoțire, transport trupe speciale, care acopereau zonele de intervenție.

Căpitanul Aurelian Badea este nu numai un pilot încercat, dar și un bun povestitor. Știe să extragă din noianul de fapte petrecute pe timpul aplicației pe cele mai semnificative. Chiar dacă el, ca și ceilalți, este tentat să așeze totul absolut sub semnul firescului, al lucrului obișnuit, ce nu merită remarci speciale. Poate, zice el, abia când se va trece de la scenarii, ca acum, la exerciții în cadru real, cu folosirea muniției de război.

Și, totuși, nu-i la îndemâna oricui să reușească, fie și în momente ca acela în care li s-au indicat alte coordonate decât cele reale, o misiune de căutare-salvare. Au folosit toate posibilitățile de identificare a locului. Negăsind pe nimeni, au trecut în stand by. Toată zona au survolat-o, până când cei ce le dăduseră misiunea au recunoscut că în loc de mile, efectuaseră calculele în kilometri. Poate nu fără temei, mai în glumă, mai în serios, se spunea despre elicopteriștii români că ar fi în stare să găsească supraviețuitori și acolo unde nu există, sau în orice loc în care aceștia s-ar adăposti, pentru a nu fi capturați de inamic.

A doua zi au acționat într-o zonă deluroasă. Deși căutarea a fost îngreunată de multe obstacole, au reușit o identificare perfectă a locului și aterizări de mare clasă.

Dovadă că s-au bucurat de aprecieri deosebite, în afara celor exprimate verbal de colonelul american, șef al grupurilor de elicoptere, căpitanii români comandanți de echipaje au fost desemnați cap de formație, formații ce aveau în compunere elicoptere Mi-24, aparținând bulgarilor, Mi-17, ale slovacilor, Mi-18 ale lituanienilor.

Într-o altă misiune, Badea, având-l alături pe locotenentul Dan Caragea, a zburat în formație cu elvețienii, aflați la bordul unui elicopter SUPER-PUMA. În alte misiuni, căpitanii amintiți mai înainte, căpitanul Mihai Ioniță, secondat de locotenentul Alexandru Claudiu. În fruntea eșalonului de zbor, românii erau urmați cu aceeași rigurozitate cu care și ei procedau, la rându-le, când rolurile se schimbau. Dar multe din priorități ne-au revenit.

Au simulat, conform scenariului, și aterizări forțate în zone deluroase pentru a lua "răniți", doi americani, pe care, inițial trebuia să vină altcineva să-i ia la bord. Dar cum în câmpul tactic se pot întâmpla multe surprize într-un timp scurt, când inamicul i-ar putea captura, intervenția românilor a fost salutară. Așa cum ea a fost evidențiată și atunci când au transportat piloți "catapultați" aparținând altor armate, parașutiști de-ai noștri în zone de acoperire, dar și trupe speciale din Macedonia, din alte țări. La orele și minutele indicate, fără nici o întârziere, fără nici un incident, fără reproș.

Americanii au apreciat capabilitățile elicopterului IAR-330 PUMA SOCAT, șeful grupului spunând că este un aparat nemaipomenit, piloții de la Mirage-2000 au venit să-l vadă și s-au interesat de performanțele sale, presa din Sofia, de asemenea, a avut numai cuvinte de laudă la adresa românilor. A elicopteriștilor, ca și a supersoniștilor de la MiG-21 LanceR. În acele zile, când reprezentanții Aviației Militare a României: trei IAR-330 PUMA-SOCAT, trei MiG-uri 21 LanceR și un avion de transport C-130 Hercules săgetau cerul Bulgariei, îndeplinind misiune după misiune cu rezultate foarte bune, nefiind cu nimic mai prejos decât celelalte aviații militare din peste 20 de țări, majoritatea membre NATO, într-un ziar din România apărea o însemnare ciudată, cu multe erori și intitulată "Aviația militară la pământ".

Dar noi mergem mai departe.

Pagină realizată de comandor (r)
PETRE BÂNĂ

AMBASADORII MUZICII AMERICANE

Se află în țara noastră Orchestra Forțelor Aeriene Americane dislocate în Europa, într-o suită de concerte în garnizoanele Brașov, Bistrița, Sibiu, Craiova, București.

Localizată în Baza Aeriană Sembach, din Germania, și recunoscută pentru performanțele deosebite repurtate pe tot continentul european și în sud-vestul Asiei, renumita formație, alcătuită din 37 muzicieni, vizitează anual peste 20 de țări.

Sub conducerea căpitanului Scott A. Guirdy, orchestra interpretează cea mai bună muzică americană de pe Broadway, de pe ecranele Hollywoodiene, New Orleans Dixieland, precum și mai multe stiluri de jazz. În repertoriul soliștilor vocali și instrumentali pot fi regăsite cunoscute arii din opere și operete, uverturi.

Redacția "CER SENIN"
Șoseaua București-Ploiești, km. 16,5, orașul Otopeni, județul Ilfov
Telefon/Fax: **021/231. 53. 82**
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 222.03; C 1011.00

REDACTOR -ȘEF:
DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTORI DE RUBRICĂ:
locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU,
locotenent MIRCEA BARAC;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BĂNĂ,
NICOLAE RADU;
PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU,
ELENA TOFAN;
FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

TIP~RIT LA
C.C.A. INTACT S.A.